SARSCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage

Automne-hiver 2003, vol. 13, nº 3

Article vedette :

SARSCÈNE 2003 – Synopsis

ARTICLES DE FOND

Conditionnement mental préalable à une intervention de R-S

Santé SAR – Eco-Challenge 2003

L'Exercice SAREX à Gander

Valeur des programmes destinés aux étudiants : Profil de Mélisandre Shanks de la Garde côtière canadienne

Adieu au Labrador

Secrétariat national Recherche et sauvetage | National Search and Rescue Secretariat

Canada

CANADA POSTES / POST CANADA

Postage paid Publications Mail | Port payé Poste-publications

40559507

IMPORTANT NOTE CONCERNING THE FOLLOWING PAGES

THE PAGES WHICH FOLLOW HAVE BEEN FILMED TWICE IN ORDER TO OBTAIN THE BEST REPRODUCTIVE QUALITY

USERS SHOULD CONSULT ALL THE PAGES REPRODUCED ON THE FICHE IN ORDER TO OBTAIN A COMPLETE READING OF THE TEXT.

REMARQUE IMPORTANTE CONCERNANT LES PAGES QUI SUIVENT

LES PAGES SUIVANTES ONT ÉTÉ REPRODUITES EN DOUBLE AFIN D'AMÉLIORER LA QUALITÉ DE REPRODUCTION

LES UTILISATEURS DOIVENT CONSULTER TOUTES LES PAGES REPRODUITES SUR LA FICHE AFIN D'OBTENIR LA LECTURE DU TEXTE INTÉGRAL

Micromedia
ProQuest

789 East Eisenhower Parkway
PO Box 1346
Ann Arbor, MI 48106-1346 USA
Toll free: 1-800-521-0600
Fax: (734) 997-4247
Web: www.micromedia.ca

SARSCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage

Automne-hiver 2003, vol. 13, nº 3

Article vedette :

SARSCÈNE 2003 – Synopsis

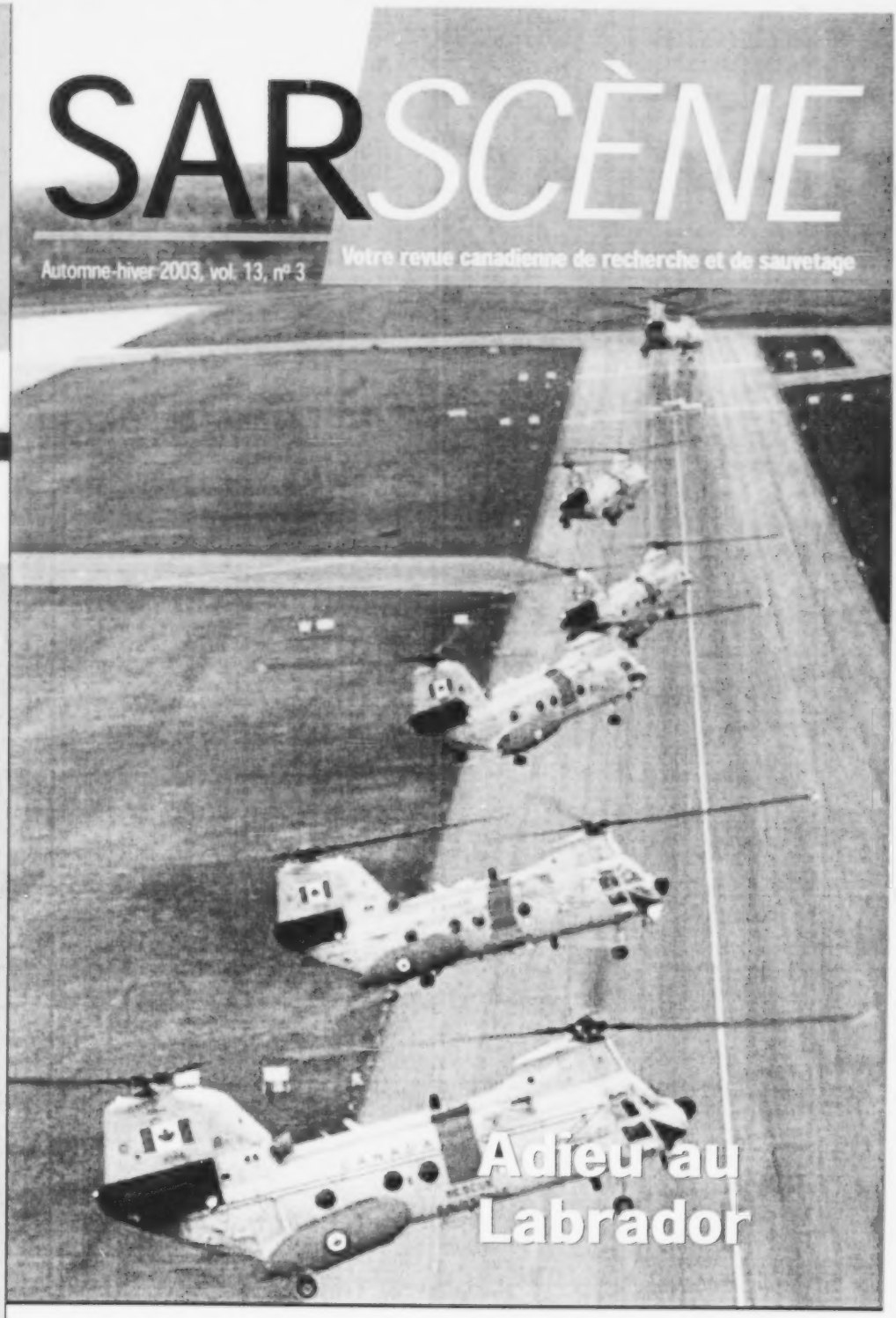
ARTICLES DE FOND

Conditionnement mental préalable à une intervention de R-S

Sault SAR – *Eco-Challenge* 2003

L'Exercice SAREX à Gander

Valeur des programmes destinés aux étudiants : Profil de Mélisandre Shanks de la Garde côtière canadienne



Adieu au Labrador

Canada

CANADA POST POSTES CANADA

Publications Mail Poste-publications

40559507

TABLE DES MATIÈRES

Article vedette
Compte rendu de SAR*SCÈNE* 2003 1

R-S au sol
Conditionnement mental préalable à une intervention de R-S 5

Prix en R-S
Paul Olmstead se mérite le Prix 2003 pour réalisation exceptionnelle en R-S 6

Profils de R-S
Sault SAR – *Eco-Challenge* 2003 7
Meilleandre, un modèle de détermination 7

R-S par air
Le 103e Escadron de R-S remporte le premier trophée Cormorant 9

Interopérabilité
Dix groupes de R-S participent à une simulation de catastrophe 10
Le 103e Escadron de R-S se mérite le trophée Diamond lors de SAREX 12
L'exercice SAREX 2003 dans l'Arctique 12

Fonds des nouvelles initiatives (FNI) de R-S
Le programme de prêt de VPI prend son essor 13
Une « bible » de la R-S au sol est traduite en français 13
Un nouvel atlas des marées pour les amateurs de kayak de mer 14
Télé-observation des côtes du Nord du Labrador 14
Système amélioré de surveillance infrarouge à faible éclairement 14

Nouvelles de R-S
Nouvelles 15
Activités à venir 16

SAR*SCÈNE*

SAR*SCÈNE* est publié par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage

ALTER EGO

Traduction, révision et correction : ALTER EGO TRADUCTEURS INC.

Les faits et les opinions qui paraissent dans SAR*SCÈNE* sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Rédactrice : Lori MacKay
Courriel : lmackay@nss.gc.ca

Directrice des communications : Elizabeth Katz
Courriel : ekatz@nss.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Téléphone : 1 800 727-9414
Télécopieur : (613) 996-3746
Site Web : www.snrs.gc.ca

Accord avec la Société canadienne des postes : N° 40559507

ISSN 1183-5036

RECHERCHE ET SAUVETAGE | SEARCH AND RESCUE

La revue SAR*SCÈNE* est accessible en ligne à *www.snrs.gc.ca/site/SARScene/magazine/index_f.asp*

Survie en eaux profondes : Qui survit, qui périt, et pourquoi

Lori MacKay

Après un naufrage, Steve Callahan a dérivé pendant 76 jours en mer avant d'être sauvé. Il a pratiquement traversé l'Atlantique sur un radeau de sauvetage pouvant accommoder six personnes. Comment se fait-il qu'il ait survécu alors que tant d'autres périssent?

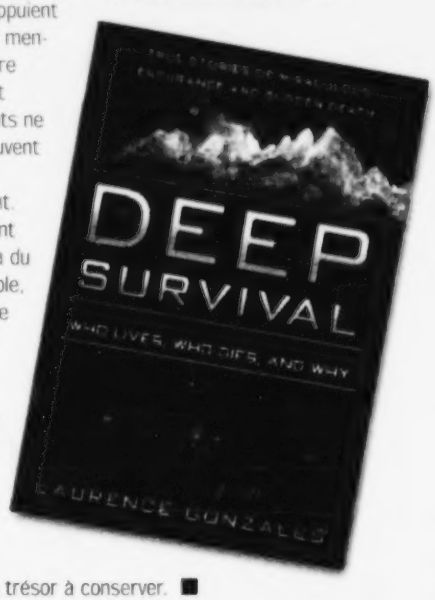
Le livre de Laurence Gonzales, intitulé *Deep Survival: Who Lives, Who Dies and Why*, est rempli de récits captivants et d'explorations au cœur de la vie des rescapés et de ceux qui ont eu moins de chance. Cet ouvrage de 278 pages jette un coup d'œil intéressant sur la condition humaine à travers les récits de survie de navigateurs, de pilotes, d'alpinistes et d'amateurs de plein air.

Au moyen d'exemples tirés de sa propre expérience et de celle des autres, M. Gonzales explique que les personnes même les moins préparées, sans techniques de survie, peuvent arriver à se tirer des situations les plus défavorables, alors que des « surviveurs » chevronnés, munis de tout le matériel et le savoir-faire voulus, connaissent parfois une fin tragique. Il arrive qu'une décision apparemment sans grande importance soit le facteur déterminant de la survie ou de la mort.

Ce livre ne se veut pas du tout un guide de survie, bien qu'il contienne une annexe traitant de stratégies pertinentes. Il montre comment la manière dont tel ou tel individu réagit dans une situation dangereuse peut, en définitive, décider de sa survie ou de sa disparition, peu importe le matériel et l'équipement dont cette personne dispose. L'auteur analyse de nombreux cas dans lesquels les émotions de la personne en péril peuvent être son atout principal ou le point faible qui la mènera à sa perte. En période de stress, ce sont les émotions, et non pas la pensée cognitive, qui nous poussent à l'action et à la réaction. Quiconque sait exploiter ses propres émotions plutôt que d'y succomber accroît ses chances de survie.

Pour illustrer son propos, M. Gonzales explique que le seul fait d'avoir un but peut faire oublier les pensées négatives et les sentiments du genre « nous n'en sortirons jamais vivants ». Le but en question peut se formuler comme le soin aux blessés, un endroit-cible éloigné à atteindre, la protection de la zone de survie contre les prédateurs, bref, tout objet apte à dissiper les idées de désespoir et à concentrer la réflexion sur la survie.

Laurence Gonzales montre aussi comment chacun peut élaborer son propre « modèle mental » à partir de la mémoire à court terme qui inspire le comportement et les réactions. Les personnes égarées s'appuient sur leur mémoire à court terme pour définir mentalement l'issue probable de leur mésaventure plutôt que de s'adapter à leur environnement actuel. Selon M. Gonzales, les bons survivants ne sont pas sans connaître la peur, mais ils peuvent la gérer plus efficacement et s'adapter à la situation inusitée dans laquelle ils se trouvent.



Le livre de Laurence Gonzales est palpitant du début à la fin et le lecteur qui l'ouvre aura du mal à le refermer, curieux de voir, par exemple, comment un homme qui s'est cassé la jambe au sommet d'un pic de 20 000 pieds d'altitude a pu ramper pendant six jours, sans boire ni manger, pour trouver des soins et garder la vie sauve. Le lecteur voudra savoir aussi pourquoi une autre personne, dotée d'une formation poussée en techniques de survie, finit par mourir d'hypothermie. L'ouvrage regorge de récits tout aussi captivants les uns que les autres.

D'une couverture à l'autre, ce livre est un trésor à conserver. ■

SARSCÈNE 2003

Se mobiliser pour sauver des vies

Le congrès SAR*SCÈNE* de cette année offrait un nombre sans précédent de conférences et exposés, 70 au total, sur tous les aspects de la recherche et du sauvetage. La Police provinciale de l'Ontario en a été l'hôte local, avec le soutien exceptionnel de l'Ontario Search and Rescue Volunteer Association, du Centre conjoint de coordination des opérations de recherche et de sauvetage de Trenton, des services de police de la ville de Kingston et des services d'incendie de la ville de Toronto.

L'équipe Heavy Urban SAR de Toronto, surnommée le « Centre de l'univers », pose avec la coupe Slaughter, accompagnée de M. William Stewart (à gauche), chef des services d'incendie de Toronto, et de M. Al Thomas, coordonnateur de l'équipe (à droite).

Jeux de SARSCÈNE 2003 : Le défi de la mousson

Carole Smith, de l'équipe de coordination des Jeux

Des vents violents et une pluie diluvienne ont planté un décor réaliste pour le déroulement de la septième édition annuelle des Jeux de SAR*SCÈNE* et de la toute nouvelle compétition canine, qui ont eu lieu le 15 octobre dans l'aire de conservation de Lemoine Point à Kingston, en Ontario. Le temps froid et orageux a rappelé aux concurrents et aux spectateurs que peu d'interventions de R-S s'effectuent dans des conditions idéales.

Huit équipes de quatre concurrents se sont mesurées les unes aux autres dans le cadre des jeux traditionnels, au cours d'une longue série d'exercices mettant à l'épreuve leur conditionnement physique et leurs compétences en opérations de recherche, sauvetage à angle bas, prise en charge d'une situation d'urgence, recherche d'indices et de preuves, survie et sauvetage nautique. Les six équipes canines ont montré leurs prouesses dans des épreuves de détection, d'obéissance, de recherche d'objets, d'agilité, de forme physique et de soins d'urgence canins.

Les jeux ont donné lieu à une concurrence féroce et tous les participants y ont mis le meilleur d'eux-mêmes et toute leur énergie. La médaille d'or est allée à l'équipe de R-S en milieu urbain à l'aide d'équipement lourd (Heavy Urban SAR) de Toronto, la médaille d'argent à l'équipe de R-S de la péninsule Bruce de Parcs Canada, et la médaille de bronze à l'équipe Fire Rescue 424, composée de deux pompiers d'Oakville et Mississauga et de deux techniciens en R-S du 424e Escadron de transport et de sauvetage. La compétition canine a produit deux champions *ex æquo* : Cliff Neumann et son chien Nanook, et Caroline Maisonneuve et son chien Morgan. François Lefebvre et son chien Rick ont remporté la médaille d'argent, et Mario Lavigne et son chien Jazz, la médaille de bronze. Le prix de distinction pour la plus longue distance parcourue est revenu sans conteste à une équipe remarquable de bénévoles en sauvetage aérien venue de l'Islande.

La Police provinciale de l'Ontario et l'Ottawa Valley Search and Rescue Dog Association se sont chargées de l'organisation de la journée en collaboration avec le SNRS. ■

Des dignitaires présentent les stratégies nationales

Les cérémonies d'ouverture et la séance plénière se sont tenues au port Olympique de Portsmouth et s'accompagnaient d'un petit déjeuner offert par la société EMS Technologies. Parmi les orateurs des cérémonies d'ouverture, on retrouve M. Chris Lewis (1), surintendant principal de la Police provinciale de l'Ontario, le major-général M.J. Dumais (2), commandant régional de la R-S, et M. Julian Goodyear (3), directeur général de la Garde côtière canadienne, régions du Centre et de l'Arctique, M. Darrell Lafosse (4), commissaire adjoint de la GRC et Mme Jean Murray (5), directeur exécutif du Secrétariat national de recherche et de sauvetage.

*Le major-général Richard Bastien (6), du ministère de la Défense nationale, M. Chris Long (7), de la Division des mesures d'urgence de l'État de Washington, et M. John Adams (8), commissaire à la Garde côtière canadienne sont trois des dignitaires qui ont pris la parole à la séance plénière de SAR*SCÈNE 2003*, laquelle a porté principalement sur la R-S sans faille et sur le programme national de R-S. Mme Jean Murray a présenté sept principaux points d'intérêt et les stratégies du programme national lesquelles comportent les partenariats, les exercices multi-instances, le bénévolat, la technologie et l'innovation, l'interopérabilité et les données et les renseignements.*

Les Jeux vus de l'intérieur par l'équipe Fire Rescue 424

par Ivan Hansen

Les Jeux ont réuni des groupes divers d'intervenants en R-S par air, au sol et en mer, venus concourir et apprendre les uns des autres, malgré les vents violents et la pluie incessante.

L'équipe Fire Rescue 424, s'est méritée la médaille de bronze après avoir pris part à six exercices portant sur la recherche d'indices et de preuves, les compétences de survie, le lancer de câbles de sauvetage, la planification des recherches, le sauvetage par câble à angle bas et une simulation d'écrasement d'avion. Voici comment les membres de l'équipe racontent la journée.

Le premier exercice a consisté en une recherche d'indices et de preuves. Selon le scénario, un garçonnet de 10 ans manquait à l'appel et notre tâche était de trouver un certain nombre d'articles pertinents dans une zone prédéterminée.

Nous avons ensuite fait un feu et construit un abri dans le cadre de l'épreuve de survie; nous avons lancé un sac de sauvetage en direction d'une cible pour simuler le sauvetage d'une personne en péril dans l'eau. Ont suivi l'épreuve de planification des recherches mettant en scène un chasseur égaré et l'épreuve de sauvetage à angle bas dans le cadre de laquelle nous avons transporté un mannequin jusqu'au sommet d'une colline à l'aide de câbles et d'un brancard.

La dernière épreuve de la journée était celle de prise en charge d'une situation d'urgence au site d'un écrasement simulé d'aéronef.

Les explications données à l'avance par les organisateurs étaient intentionnellement vagues, ce qui a rendu les exercices encore plus intéressants puisque nous ne savions pas vraiment à quelles sortes de défis nous devrions faire face. Tous les scénarios étaient réalistes. Des épreuves de ce genre sont d'excellentes occasions d'apprentissage parce qu'elles nous forcent à planifier, évaluer et prendre des décisions de la même façon que lors de situations réelles. ■

Ivan Hansen est capitaine intérimaire du service des incendies d'Oakville et membre du groupe de sauvetage sur l'eau et par air de la ville d'Oakville.

Les pompiers Ivan Hansen et Steve Marcellus font équipe avec les techniciens de R-S Marc Lessard et Dino Simone, du 424e Escadron de transport et sauvetage, pour remporter la médaille de bronze à la septième édition des Jeux annuels de SARSCÈNE.

Conférences et

Les délégués au congrès SAR*SCÈNE* 2003 à Kingston (Ontario) pouvaient choisir parmi plus de 70 conférences et exposés.

La R-S dans le Nord

La recherche et le sauvetage dans le Nord du Canada ont fourni un thème important au congrès de cette année, comme en font foi les exposés présentés par l'adjudant Mike Rarog, sur une intervention du 440e Escadron dans un cas de recherches suivies de la récupération du corps d'un chasseur égaré de Kugluktuk (Nunavut), et par M. Bert Rose, sur le rôle de l'ACRSA en R-S à Pitseolak. Ces deux conférenciers ont montré la R-S du point de vue des habitants et de la géographie du Grand Nord, et expliqué la participation de l'Association canadienne de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) à la recherche d'un artiste et pilote inuit qui s'était perdu.

Alors que ces deux exposés traitaient de deux cas tels que perçus et vécus par les chercheurs, celui de MM. Mario Aubin, Brian Min et Paulusi Novalinga, sur la survie dans l'Arctique, abordait le rôle de la formation en survie dans cette région pour les équipes de R-S et les autres intervenants en matière de sûreté et sécurité.

Un quatrième exposé, présenté par M. David Northmore, a souligné l'importance des rapports et de la coopération pendant la prestation d'interventions de R-S de concert avec les Inuit et les autres autochtones du Canada. Le conférencier s'est penché notamment sur des éléments tels que les problèmes de financement, la formation et les normes, les obstacles linguistiques, les influences culturelles, le matériel, et ainsi de suite.

Les Jeux vus de l'intérieur par l'équipe Fire Rescue 424

par Ivan Hansen

Les Jeux ont réuni des groupes divers d'intervenants en R-S par air, au sol et en mer, venus concourir et apprendre les uns des autres, malgré les vents violents et la pluie incessante.

L'équipe Fire Rescue 424, s'est méritée la médaille de bronze après avoir pris part à six exercices portant sur la recherche d'indices et de preuves, les compétences de survie, le lancer de câbles de sauvetage, la planification des recherches, le sauvetage par câble à angle bas et une simulation d'écrasement d'avion. Voici comment les membres de l'équipe racontent la journée.

Le premier exercice a consisté en une recherche d'indices et de preuves. Selon le scénario, un garçonnet de 10 ans manquait à l'appel et notre tâche était de trouver un certain nombre d'articles pertinents dans une zone prédéterminée.

Nous avons ensuite fait un feu et construit un abri dans le cadre de l'épreuve de survie; nous avons lancé un sac de sauvetage en direction d'une cible pour simuler le sauvetage d'une personne en péril dans l'eau. Ont suivi l'épreuve de planification des recherches mettant en scène un chasseur égaré et l'épreuve de sauvetage à angle bas dans le cadre de laquelle nous avons transporté un mannequin jusqu'au sommet d'une colline à l'aide de câbles et d'un brancard.

La dernière épreuve de la journée était celle de prise en charge d'une situation d'urgence au site d'un écrasement simulé d'aéronef.

Les explications données à l'avance par les organisateurs étaient intentionnellement vagues, ce qui a rendu les exercices encore plus intéressants puisque nous ne savions pas vraiment à quelles sortes de défis nous devrions faire face. Tous les scénarios étaient réalistes. Des épreuves de ce genre sont d'excellentes occasions d'apprentissage parce qu'elles nous forcent à planifier, évaluer et prendre des décisions de la même façon que lors de situations réelles. ■

Ivan Hansen est capitaine intérimaire du service des incendies d'Oakville et membre du groupe de sauvetage sur l'eau et par air de la ville d'Oakville.

Les pompiers Ivan Hansen et Steve Marcellus font équipe avec les techniciens de R-S Marc Lessard et Dino Simone, du 424e Escadron de transport et sauvetage, pour remporter la médaille de bronze à la septième édition des Jeux annuels de SARSCÈNE.

Conférences et

LES DÉLÉGUÉS AU CONGRÈS SAR*SCÈNE* 2003 À KINGSTON (ONTARIO) POUVAIENT CHOISIR PARMI PLUS DE 70 CONFÉRENCES ET EXPOSÉS.

La R-S dans le Nord

La recherche et le sauvetage dans le Nord du Canada ont fourni un thème important au congrès de cette année, comme en font foi les exposés présentés par l'adjudant Mike Rarog, sur une intervention du 440e Escadron dans un cas de recherches suivies de la récupération du corps d'un chasseur égaré de Kugluktuk (Nunavut), et par M. Bert Rose, sur le rôle de l'ACRSA en R-S à Pitseolak. Ces deux conférenciers ont montré la R-S du point de vue des habitants et de la géographie du Grand Nord, et expliqué la participation de l'Association canadienne de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) à la recherche d'un artiste et pilote innu qui s'était perdu.

Alors que ces deux exposés traitaient de deux cas tels que perçus et vécus par les chercheurs, celui de MM. Mario Aubin, Brian Min et Paulusi Novalinga, sur la survie dans l'Arctique, abordait le rôle de la formation en survie dans cette région pour les équipes de R-S et les autres intervenants en matière de sûreté et sécurité.

Un quatrième exposé, présenté par M. David Northmore, a souligné l'importance des rapports et de la coopération pendant la prestation d'interventions de R-S de concert avec les Inuit et les autres autochtones du Canada. Le conférencier s'est penché notamment sur des éléments tels que les problèmes de financement, la formation et les normes, les obstacles linguistiques, les influences culturelles, le matériel, et ainsi de suite.

CI-DESSUS : *Air Inuit a commandité la séance fort appréciée sur la survie dans l'Arctique présentée par Mario Aubin, Paulusi Novalinga et Brian Mei du Centre de formation en survie arctique du Nunavik. Figurent également sur la photo, un agent du Corps de police Kativik et Sandy Gordon de l'Administration régionale Kativik.*

CI-CONTRE : *L'Équipe de R-S en milieu urbain à l'aide d'équipement lourd (Heavy Urban SAR) de Toronto, les Services d'urgence de l'Ontario et l'Équipe provinciale d'interventions d'urgence ont organisé ensemble un sauvetage simulé à la suite de l'effondrement d'un immeuble. Les membres des équipes ont uni leurs efforts afin de sauver deux adultes et un enfant.*

exposés présentés lors de SARSCÈNE

Relations avec et entre les bénévoles

Un autre bloc d'exposés portait sur le rôle des bénévoles et sur l'importance des relations entre les groupes de R-S. Le sgt Don Bindon a parlé des rapports entre les services de police et les équipes de bénévoles et des moyens à prendre pour les rendre efficaces et durables. Dans son exposé, le sgt Bindon a décrit un programme mis en œuvre en Colombie-Britannique ainsi que les pratiques en usage dans d'autres territoires de compétence.

Envisageant la question d'un autre point de vue, le professeur Anthony Jones a expliqué la structure des services de R-S au Royaume-Uni et les rôles respectifs des divers organismes du domaine. L'exposé a porté sur la R-S par air, au sol et en mer au R.-U. et sur les organismes nombreux et divers qui unissent leurs efforts pour sauver des vies.

R-S par air

Il y a eu plusieurs exposés au sujet de la R-S par air et du rôle qu'y joue la technologie. L'exposé du professeur George Isaac, par exemple, traitait du givrage des aéronefs ainsi que des normes et critères de sécurité propres au vol dans de telles conditions. M. Paul Newcomb, pour sa part, a parlé du suivi des vols à l'aide de satellites, et aussi de la radiomessagerie bidirectionnelle et, dans ce contexte, le conférencier a décrit un système de messagerie de données destiné aux aéronefs à voilure fixe et à voilure rotor.

R-S en mer

La saison de nautisme tirant à sa fin, un bon nombre d'exposés ont porté sur les programmes de sécurité nautique. Soulignons notamment la conférence de MM. Peter Garapick et John Gullick sur la puissance des partenariats dans ce domaine, le compte rendu de l'étude sur les VFI de M. Brian Avery, la conférence de M^me^ Caroline Gagnon de la Société canadienne de la Croix-Rouge sur la noyade et les autres dangers qui guettent les plaisanciers, l'exposé de M. Tony Patterson portant sur les simulations en R-S, deux exposés de M. Ian Ventham de la Royal National Lifeboat Institution, et bien d'autres encore.

suite à la page 4

La compagnie Oceanid Ltd a décerné son premier prix annuel pour un sauvetage réalisé à l'aide de son embarcation à déploiement rapide. L'honneur est allé aux Services des incendies de la ville d'Ottawa et se rapporte au sauvetage d'un garçon de 15 ans tombé dans les égouts en juin 2002.

Le sgt Don Webster de la PPO donne une entrevue à la station CKWS de Kingston au sujet des démonstrations de la journée.

suite de la page 4

Interopérabilité

Dans le cours du congrès de 2003, une séance de deux heures a été entièrement consacrée à un Sommet sur l'interopérabilité auquel ont pris part des délégués venus de la Garde côtière canadienne, du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage, de la Garde côtière des États-Unis, de l'Organisation de mesures d'urgence de la Nouvelle-Écosse et d'autres organismes. Les participants ont élaboré un plan d'action visant à ce que tous les organismes de R-S soient capables d'une interaction efficace et efficiente lors des interventions. Ils ont aussi examiné des méthodes propres à rehausser l'interopérabilité, y compris les exercices sur table et les exercices multi-instances. Le groupe s'est montré fort intéressé à tenir un autre sommet semblable à l'occasion de SAR*SCÈNE* 2004, tant pour continuer les discussions entamées que pour soutenir l'élan positif pris cette année.

M. Claude Auger a tenu une séance au sujet du programme d'exercices sur table. Il a expliqué le rôle de Parcs Canada et souligné l'importance de ce programme dont la mise sur pied répondait au besoin déterminé de coordonner toutes les ressources disponibles en situation d'urgence dans les régions entourant les Parcs nationaux du Canada. ■

CI-CONTRE : *L'unité tactique de la Police provinciale de l'Ontario, de concert avec les Services de police de Kingston, a monté une simulation de sauvetage par câbles à angle presque droit. La « victime » était une personne blessée se trouvant sur le toit de l'hôtel Ambassador, à Kingston.*

CI-DESSOUS : *L'exposition professionnelle comptait 50 stands, dont celui de la GRC qui figure ici.*

Ted Rankine, animateur de la série télévisée *Boats and Places de Powerboat Television*, a filmé à Kingston un épisode portant sur la R-S et le congrès SAR*SCÈNE* 2003. Il est possible d'en apprendre davantage sur son site Web (http://resolutionhost.com/BoatsAndPlaces/OurTvShows/PowerboatTV/PBTV.htm).

Nous souhaitons tout particulièrement remercier François Vézina, de la Garde côtière auxiliaire canadienne, qui nous a fourni la majorité des photos du congrès SAR*SCÈNE* 2003.

Conditionnement mental préalable à une intervention de R-S

par Steve Cooke

Ces hommes et ces femmes peuvent être fleuristes, électriciens, épiciers, mécaniciens ou appartenir l'une des milliers d'autres professions présentes dans le monde, mais lorsque leur télé-avertisseur leur fait signe, ils plongent dans l'action. Laissant derrière eux une réunion de famille, un horaire de travail chargé ou un sommeil réparateur, ils partent à toute vitesse vers des situations dangereuses où la vie se dispute à la mort. Et une fois l'affaire réglée, ils reprennent leurs besognes de routine.

Ces femmes et ces hommes sont les pompiers volontaires du Canada.

Comment ces personnes font-elles pour être disponibles sur demande, sept jours par semaine et 24 heures par jour, prêtes à composer avec des situations stressantes, tout en menant une vie familiale et professionnelle normale? Pour être franc, il faut avouer qu'elles doivent se débrouiller du mieux possible par leurs propres moyens. Du moins, il en était ainsi jusqu'à présent.

C'est ici qu'intervient Norm Barlow.

Norm Barlow, psychothérapeute et formateur, et moi-même, qui suis chef adjoint d'un service d'incendie, sommes amis depuis de longues années. Un jour, Norm m'a présenté une idée que j'ai trouvée à la fois intrigante et captivante.

Norm m'a dit : « J'ai un concept qui peut rendre les pompiers plus efficaces. Il s'agit de les amener à se concentrer sur la tâche à accomplir dans l'immédiat, et à laisser leur formation prendre le dessus, tout en composant avec le côté émotif de la situation de manière à s'aider eux-mêmes. Ainsi, ils seront mieux en mesure de faire face à la situation avant, pendant et après sa venue. De plus, cette idée me donne l'occasion d'accomplir quelque chose de vraiment significatif en aidant un grand nombre de personnes. Cela t'intéresse? »

Bien sûr que cela m'intéressait. Nous avons tout de suite commencé à discuter du moment, du lieu et de la façon de faire pour mettre en œuvre l'idée de Norm.

Entre-temps, alors que je participais à la 13e Conférence mondiale sur la gestion des catastrophes, j'ai assisté à un exposé de Debbie Hassel, chef adjointe des Services d'incendie de Fairbanks, dans l'Alaska, sur les techniques auxquelles peuvent avoir recours les praticiens de première intervention pour maîtriser ce sentiment d'impuissance qui peut vous saisir devant une situation qui s'aggrave et se détériore de seconde en seconde. Selon Mme Hassel, nous effectuons une planification préliminaire qui tient compte de presque toutes les éventualités sauf de nos perturbations émotives, desquelles nous nous occupons habituellement après coup dans le cadre de consultations après l'intervention. Elle admet aussi que la recherche a mené à très peu d'information relativement au contrôle avant l'intervention. L'idée de Norm, concrétisée en un programme de conditionnement mental préalable à l'intervention (*Pre-incident Mental Conditioning* ou PMC), allait

suite à la page 6

Liens entre les niveaux de fluide cérébral et le syndrome de stress post-traumatique

Norm Barlow (Ph.D., C.H.T.), praticien agréé en neurolinguistique, conférencier professionnel, formateur et consultant, est convaincu que « si la formation en PMC peut contribuer à sauver une seule vie, celle du praticien de première intervention ou celle de la victime, tout mon travail en aura valu la peine ».

Norm fait remarquer également que les forces armées des États-Unis poursuivent des recherches de grande envergure sur tout ce qui a trait aux situations de stress. Une de leurs études les plus fructueuses a consisté à administrer un examen IRM à des militaires avant leur départ pour la première guerre du Golfe, et un autre à leur retour. Les chercheurs ont constaté une baisse de la production de fluide au niveau de l'hippocampe du cerveau des sujets qui avaient vécu des expériences traumatiques, et ils ont noté aussi que les fluides cérébraux, surtout du côté droit du cerveau, étaient beaucoup plus bas que la normale chez les sujets atteints du syndrome de stress post-traumatique. Selon les hypothèses, cette réaction serait liée à un processus neurologique trop rapide pour que le processus mental normal puisse y réagir. Norm croit que le programme de formation en PMC pourrait agir comme « bloquant » et empêcher le déclenchement du processus d'altération. Les intéressés pourront obtenir des renseignements de plus sur cette question en entrant en contact avec Norm à l'adresse *norman.barlow@tcc.on.ca*.

Prix en R-S

Paul Olmstead se mérite le Prix 2003 pour réalisation exceptionnelle en R-S

L'agent de police Paul Olmstead du Service de police d'Edmonton s'est vu décerner le Prix 2003 pour réalisation exceptionnelle en R-S, lors du Banquet de remise des prix au congrès SAR*SCÈNE* 2003, à Kingston (Ontario). L'agent Olmstead était ainsi récompensé pour une vie professionnelle et personnelle de réalisations, de dévouement et de leadership en R-S au sol.

Sept autres lauréats ont reçu des Certificats de mérite en R-S, en hommage à leur contribution remarquable au domaine de la recherche et du sauvetage. ■

Paul Olmstead et Jean Murray.

Certificats de mérite en R-S

M. David Henry Brewer, M. John Chaffey, le sgt é-m Tim Charlebois de la Police provinciale de l'Ontario, M. Stuart Alan Meeks (hommage posthume accepté par sa fille, Mme Ginger White), le maj Graham Newbold, le cpl John Rotheisler et M. Daniel Tremblay. Pour en savoir davantage, consulter le site Web du SNRS à la page www.nss.gc.ca/site/awards/2003/2003Awards_f.asp

suite de la page 5

combler cette lacune. Les membres de l'équipe de pompiers volontaires de la Central Huron Fire Area, répartis en deux groupes, ont reçu une formation en PMC dans des rôles respectifs de mise à l'essai et de développement.

Le premier groupe a été initié au plan TAP. Le « T » veut dire « *Talk to Yourself* », c'est-à-dire, « Se parler à soi-même », et représente la première étape du programme. Norm m'a fait remarquer que les propos que l'on se tient à soi-même pendant une journée sont à 70 p. 100 négatifs et que ce pourcentage augmente radicalement dans les situations stressantes. Le premier pas en avant consiste donc à se parler à soi-même en se convaincant d'adopter une attitude positive, et la meilleure façon d'y parvenir est de suivre le principe CAT (*Control, Awareness, Thinking properly*) ou : maîtriser la situation; en rester conscient et penser clairement.

Le « A » de TAP veut dire « *Act as if* », c'est-à-dire, « Agir comme si », et il conditionne et prépare l'intervenant à remplir ses fonctions le plus efficacement possible, un peu comme s'il jouait un rôle dans un film qui se trouve être la vie réelle.

Le « P » de TAP représente l'état de puissance positive de l'intervenant.

Pendant son exposé, Norm renforce les éléments de TAP et du principe CAT au moyen d'exercices de visualisation clinique. Il s'agit de techniques éprouvées qui deviennent des déclencheurs pouvant servir à renforcer la formation pendant le trajet jusqu'au lieu d'intervention.

La formation en PMC donne-t-elle les résultats escomptés?

À notre avis, du moins, et bien qu'elle soit encore en voie d'élaboration, la formation en PMC sera très certainement un atout pour tous les praticiens de première intervention, et elle peut même être utile en cas de crise personnelle. Pour les pompiers volontaires de la Central Huron Fire Area, l'épreuve décisive s'est produite la veille du jour où le second groupe devait commencer sa formation en PMC.

Nous répondions à un appel signalant d'abord un véhicule en feu, puis le message a changé et nous avons dû nous préparer à dégager trois personnes prisonnières de ce véhicule en feu. Arrivés sur les lieux, nous nous sommes retrouvés en plein dans le cauchemar de tout sapeur-pompier : deux morts dont l'un était encore à l'intérieur du véhicule enveloppé par les flammes.

Le compte rendu et l'évaluation après l'intervention ont montré un niveau nettement supérieur de préparation au moment de l'arrivée sur les lieux, et ensuite une réaction plus efficace à la situation, chez les pompiers qui avaient déjà reçu la formation en PMC.

Cet outil sera précieux. Il suffit de l'utiliser correctement. ■

Steve Cooke est actuellement chef adjoint du service d'incendie de la Central Huron Fire Area et il en deviendra le chef à part entière en janvier 2004.

Le groupe de R-S de Sault Ste. Marie – *Eco-Challenge* 2003

En 2002, les bénévoles de Sault SAR ont répondu à 25 appels de R-S au sol, 7 appels de R-S en mer, 1 appel de R-S par air et ils ont pris part à 23 activités de service communautaire et 73 activités de formation, mettant bien en application leur devise : Servir fidèlement. *Ci-dessus, des membres discutent des procédures à suivre lors de l'écrasement d'un aéronef.*

Photo de Hugh Wyatt

Depuis 1992, des équipes affrontent la concurrence lors de l'*Eco-Challenge*, un raid d'endurance tenu périodiquement à travers le monde. L'équipe victorieuse est celle qui réussit le parcours le plus rapidement. Par ailleurs, comme peut en attester le groupe de R-S de Sault Ste. Marie, Sault SAR, le travail d'équipe ne s'applique pas seulement à des concurrents en quête de victoire, mais aussi à des bénévoles dans l'accomplissement de leurs tâches.

En juillet 2003, un *Eco-Challenge* a été organisé sur un parcours entre les villes de Sault Ste.Marie et de Wawa, en Ontario, et le groupe Sault SAR s'est chargé des services de soutien à ce concours épuisant d'une semaine complète, à 24 heures par jour.

Jerry Jones, coordonnateur de Sault SAR, a décrit le rôle de son équipe pendant l'*Eco-Challenge* ainsi que la logistique à mettre en œuvre pour apporter l'appui nécessaire aux participants à un raid de 500 km.

Les *Eco-Challenges* varient d'un pays à l'autre, mais l'activité de base demeure un raid d'endurance de sept jours, 24 heures par jour. Selon les règles du concours, les équipes n'ont pas le droit de faire appel à de l'aide de l'extérieur, et celles qui dérogent ne figurent pas au classement final. Si une équipe perd un membre pour des raisons de fatigue, d'hypothermie ou de blessure, elle est exclue de la victoire, mais peut terminer la course.

Au premier point de contrôle, des membres de Sault SAR ont fourni à trois équipes des données d'azimut et de distance et ils ont envoyé un VTT à la rescousse d'une quatrième équipe qui n'arrivait pas à s'en sortir.

Un membre d'une autre équipe s'est blessé au genou, et un autre encore a dû être évacué par les airs après une mésaventure : une bout de bois lui était entré dans l'œil. Toutes les mises hors course n'ont pas été causées par des blessures; il y a eu aussi des pannes mécaniques, notamment dans le cas d'une bicyclette.

Les concurrents ne sont pas les seuls à avoir été mis à l'épreuve. La plupart des interventions de sauvetage ont eu lieu la nuit, ce qui a rendu d'autant plus difficile aux bénévoles de Sault SAR la localisation des équipes en panne dans la forêt dense et noire. Il faut ajouter que les pistes n'étaient pas très clairement balisées et que les trajets en VTT sur certains sentiers se sont révélés plutôt périlleux.

La mission accomplie par les bénévoles n'avait rien d'ordinaire puisque certains d'entre eux ont modifié leurs quarts de travail ou pris des jours de vacances pour pouvoir aider au bon déroulement de l'*Eco-Challenge*. À tous les moments de la course, une vingtaine de bénévoles étaient présents et, au total, environ 45 bénévoles ont offert leurs services pendant la semaine.

De l'avis de M. Jones, cette compétition de sept jours s'est avérée une excellente occasion d'apprentissage pour les membres de Sault SAR. Non seulement ils ont vu comment un raid de cette envergure pouvait donner lieu à des incidents graves, mais ils ont dû aussi planifier la logistique nécessaire aux interventions. M. Jones devait voir à ce que ses bénévoles apportent tout le soutien nécessaire sur un parcours de 500 km, en veillant à ce que les zones à risque fassent l'objet d'une protection plus diligente.

Parmi les 41 équipes concurrentes, les cinq premières à l'arrivée étaient canadiennes. Pour plus amples renseignements au sujet de l'*Eco-Challenge*, consulter le site **www.ecochallengenac.com/inside.html**. ■

Mélisandre, un modèle détermination

par Katy Tiernan

C'est la quatrième saison que nous pouvons voir Mélisandre Shanks patrouiller sur le territoire du garde-côte 1204. Depuis quatre ans, elle a acquis beaucoup d'expérience; non seulement en participant à tous les stages de formation qui se tiennent à Québec, mais en effectuant plusieurs missions sur le territoire de la base de Longueuil. Le territoire du GC-1204 s'étend du pont Champlain à Montréal jusqu'à la ville de Contrecoeur, soit plus de vingt-huit milles nautiques, sans compter les chenaux secondaires. Il lui a été donné d'effectuer de nombreux remorquages, renflouages, recherches de personnes tombées à l'eau, et ce de nuit comme de jour. Elle a en outre participé à deux missions de sauvetage où la vie des personnes était gravement en danger. Peut-être que cela ne vous paraît pas exceptionnel; après tout c'est notre travail, la recherche et le sauvetage, mais pour les étudiants du programme Embarcation de sauvetage côtier (ESC), il est rare qu'ils aient à faire face à de telles situations.

Mais parlons tout d'abord du programme ESC. Dans la province de Québec, il y a six bases sur le fleuve Saint-Laurent : Valleyfield, Oka, Beaconsfield, Longueuil, Sorel et Trois-Rivières. Sur chacune d'elles, on retrouve deux équipes de trois étudiants, dont un patron d'embarcation et deux membres d'équipage. Notre premier mandat est bien

suite à la page 8

Mélisandre Shanks (au centre) participe depuis quatre ans au Programme des bateaux de sauvetage côtiers.

Photo de M. Vidricaire, Journal de Montréal

suite de la page 7

entendu de sauver des vies, il s'agit donc de recherche et de sauvetage. Par contre, les ESC jouent aussi un grand rôle avec le Bureau de la sécurité nautique (BSN) en faisant de la prévention auprès des plaisanciers et en effectuant des vérifications de courtoisie. Mélisandre a débuté à titre de membre d'équipage à la base de Longueuil. À sa troisième saison, Mélisandre a obtenu le poste de patron d'embarcation. Avec toute sa motivation, son dynamisme et son souci du professionnalisme, elle a acquis une grande confiance en soi tout en sachant faire confiance à ses collègues.

Outre son travail à la Garde côtière, Mélisandre complète un baccalauréat en nutrition à l'Université de Montréal. Elle est aussi une grande passionnée des premiers soins. Elle est elle-même instructeur en premiers soins et réanimation cardio-respiratoire depuis l'âge de dix-huit ans et cherche toujours à se perfectionner en suivant des cours, tels Premier Répondant et d'autres. Il faut dire que cette passion a débuté lorsqu'elle était encore très jeune; à douze ans elle suivait déjà des cours de premiers soins et de sauvetage. C'est sûrement de là que lui vient le désir de devenir un jour médecin spécialiste urgentologue.

Lorsqu'elle enseigne, Mélisandre raconte souvent les missions qu'elle a vécues sur le GC-1204. Le premier cas où Mélisandre a dû faire appel à toutes ses connaissances est survenu lors de sa deuxième saison dans le programme, au moment où elle était membre d'équipage. À ce moment, elle ne savait comment elle réagirait en situation de stress, où la vie de personnes serait entre ses mains. Elle l'a appris assez rapidement. Le 16 août 2001, l'équipe du GC-1204 B entre à la base de Longueuil à quatorze heures et débute sa semaine de travail (nos semaines débutent le jeudi et se terminent le mercredi soir). À peine une quinzaine de minutes plus tard, le centre de sauvetage appelle l'équipage du GC-1204; une chaloupe est chavirée dans le canal de la rive sud, tout près du pont Jacques-Cartier, et deux personnes sont à l'eau. L'équipage part sans tarder et à peine cinq minutes plus tard, Mélisandre aperçoit les deux hommes à l'eau, la tête ensanglantée. Pour cette mission de sauvetage, l'équipe du GC-1204 B, s'est vue accorder le titre d'opération digne de mention. Et grâce à leur rapidité d'exécution et aux soins de Mélisandre, les deux hommes sont toujours vivants. L'un d'eux est même venu la rencontrer la saison suivante. Suite à cette mission, Mélisandre a su qu'elle avait bien assimilé les nombreuses connaissances qu'elle avait acquises durant les dernières années et surtout qu'elle savait garder son sang froid lors de situations de stress.

L'année suivante, à sa première saison comme patron d'embarcation, Mélisandre a vécu un été assez mouvementé. Notre mission (je faisais alors partie de son équipe) la plus importante s'est déroulée le 1er juillet 2002. Il y avait beaucoup d'embarcations de plaisance dans le port de Montréal et centre de sauvetage nous appelle pour un homme blessé dans le canal de la rive sud. À notre arrivée sur les lieux, un homme est à l'eau et semble inconscient et à ses côtés se trouve une chambre à aire dégonflée. Le capitaine de l'embarcation de type « speed boat » nous informe que l'homme était sur la chambre à air et qu'il a percuté les roches. L'homme était en arrêt cardio-respiratoire. Suite au transbordement de la victime, Mélisandre a procédé à la réanimation cardio-respiratoire avec l'aide des ambulanciers. Malheureusement, l'homme n'a pas survécu. Il souffrait de plusieurs traumatismes crâniens et est certainement mort sur le coup. Les médias se sont penchés sur cette histoire, Mélisandre a d'ailleurs donné plusieurs entrevues. Évidemment, suite à notre intervention, nous nous sommes remis en question, mais il n'y avait aucun doute, nous avions fait du bon boulot.

La quatrième saison de Mélisandre s'achève au sein de la Garde côtière canadienne. Elle nous a donné quatre belles années remplies de moments forts, et ce n'est pas terminé. En effet, si elle débute un doctorat en médecine, comme elle le désire, elle restera avec le programme ESC encore quelques années. ■

Katy Tiernan est membre d'équipage du GC-1204B

Les programmes offerts aux étudiants, un riche terrain de recrutement

Peter Garapick, surintendant du Bureau de la sécurité nautique (BSN) à la Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique, a débuté sa carrière comme étudiant du Programme des bateaux de sauvetage côtiers (BSC) de la GCC, à Mahone Bay, en Nouvelle-Écosse.

Dès sa petite enfance à Halifax, Peter adore passer du temps sur l'eau en compagnie de son grand-père. À 12 ans, il s'inscrit à des cours de voile, puis est instructeur de voile pendant quatre ans, tout en participant à des courses de yachts et en servant comme matelot de pont sur le *Bluenose II*.

Armé de toute son expérience nautique, Peter décroche ensuite un emploi au Programme BSC, à Mahone Bay, où il remplit les fonctions de barreur et termine, parallèlement, des études universitaires menant au baccalauréat et à la maîtrise.

Au moment de recevoir son diplôme, après avoir passé pratiquement toute sa vie sur l'eau et travaillé quatre ans au Programme BSC, Peter ne se voit vraiment pas dans un poste qui le lierait à un bureau. Il décide donc de prendre son temps et d'explorer le marché, et se retrouve bien vite au Programme de stagiaires en gestion (PSG) du gouvernement fédéral.

Une fois ce programme achevé avec succès, le premier emploi de Peter n'est pas à la Garde côtière. Il lui faudra d'abord patienter deux ans, mais aujourd'hui c'est fait : il est surintendant du BSN pour la Région du Centre et de l'Arctique.

Finalement, même si le PSG l'a aidé à combler ses aspirations professionnelles, Peter reste convaincu que « le Programme BSC est le terrain idéal où recruter des candidats exceptionnels pour la Garde côtière canadienne ».

Le 103e Escadron de R-S remporte le premier trophée Cormorant

par la lt Jennifer Faubert

L'équipage du Cormorant : Le maj Gilbert Thibault, commandant de l'aéronef, le capitaine Andrew Mercer, premier officier, le cplc Rob Vidito, OM BORD; le sgt Emilio Dechantal, le cplc Dave Cooper et le cpl Scott Elliston, techniciens de R-S reçoivent officiellement le trophée pendant l'Exercice national SAREX 2003, tenu à Gander (Terre-Neuve-et-Labrador), du 1er au 4 octobre 2003.

Photo du cpl Bill Parrott.

Un équipage de cinq membres du 103e Escadron de recherche et de sauvetage, dont la base est à Gander (Terre-Neuve-et-Labrador), a reçu le tout premier trophée de *Sauvetage par hélicoptère Cormorant*. Le trophée est un hommage à leurs courageux efforts pour arriver à sauver 16 membres de l'équipage d'un bâtiment de mer qui se trouvait en difficulté au large des côtes de Terre-Neuve par une nuit hivernale de mauvais temps, en janvier dernier.

L'opération a eu lieu le 23 janvier 2003, à la nuit tombante, lorsque le *Camilla*, un cargo finnois de 133 mètres, s'est retrouvé moteur en panne, sans timonerie et à la dérive sur une mer en furie. Ballotté par des vents de 70 km/h et par des vagues de 10 mètres qui s'abattaient sur ses ponts, le *Camilla* était sur le point de chavirer.

En raison de la distance à parcourir pour arriver jusqu'au navire en détresse, il a fallu remplir à pleine capacité les réservoirs à carburant du Cormorant et débarrasser l'appareil de tout le matériel non essentiel afin qu'il ait la puissance voulue pour prendre à son bord les 16 membres de l'équipage du cargo, ce qui représentait le sauvetage le plus important jamais réalisé au moyen de cet hélicoptère. L'opération, déjà risquée, est devenue encore plus périlleuse à cause d'une interruption temporaire des communications du Cormorant pendant que l'appareil faisait le plein à la plate-forme pétrolière Henry Goodrich, en route vers les lieux du sauvetage.

Une fois rendus au-dessus du *Camilla*, la violence du tangage et du roulis incessants ont rendu extrêmement difficile le positionnement de l'hélicoptère. Le pilote ne pouvait rester en position constante que pendant quelques secondes à la fois. Comme le rappelle le maj Thibault, les membres de l'équipage du Cormorant ont calculé qu'ils avaient une marge de manœuvre de seulement une heure et 15 minutes pour cueillir et embarquer les marins, et ils y sont arrivés avec à peine cinq minutes de jeu avant le vol d'une heure pour rentrer à St John's.

Le trophée, que les constructeurs de l'hélicoptère Cormorant, les sociétés Agusta-Westland et EH Industries, ont fait faire l'an dernier avant de l'offrir aux Forces canadiennes, a pour but de rendre hommage aux efforts héroïques des professionnels de la recherche et du sauvetage. Il sera décerné chaque année à l'équipage d'hélicoptère qui a réussi le sauvetage le plus difficile sur le territoire de responsabilité du Canada. Les candidats à cet honneur pourront être une administration civile ou un équipage d'hélicoptère militaire, et ils ne sont pas tenus d'utiliser le Cormorant EH101.

Les membres du comité de sélection viennent du QG de la 1re Division aérienne du Canada, de Transports Canada, du Secrétariat national de recherche et de sauvetage, de l'Helicopter Association of Canada et des sociétés Agusta-Westland et EH Industries.

Jeremy Tracy, chef-pilote d'essai et directeur des opérations de l'Équipe Cormorant au Canada, déclare : « Nous avons offert le trophée en cadeau au Chef d'état-major de la Force aérienne parce que le Canada n'avait encore aucune récompense pour le travail d'un équipage. Le Canada peut d'enorgueillir d'antécédents remarquables en recherche et sauvetage, un domaine dans lequel le pays fait aujourd'hui figure de chef de file mondial. »

« Le sauvetage du *Camilla* est un exemple éclatant de compétence aéronautique donné par les cinq membres de l'équipage, de qualités extraordinaires de leadership, d'une coordination parfaite de l'équipage, de jugement et de courage », a ajouté le col Smith, A3 R-S, 1 DAC.

Le trophée est hautement valorisé par tous les intervenants en R-S. Comme le dit le cplc Vidito : « Un tel hommage fait beaucoup de bien. Si les Canadiens savaient ce qui s'accomplit ici en recherche et sauvetage, ils seraient époustouflés » ■

La lt Faubert est affectée aux relations publiques à la 1 DAC.

Le 103e Escadron de R-S remporte le premier trophée Cormorant

par le lt Jennifer Hébert

L'équipage du Cormorant – Le maj Gilbert Thibault, commandant de l'aéronef, le capitaine Andrew Mercer, premier officier, le cplc Rob Vidito, OM BORD, le sgt Emilio Dechantal, le cplc Dave Cooper et le cpl Scott Elliston, techniciens de R-S, reçoivent officiellement le trophée pendant l'Exercice national SAREX 2003, tenu à Gander (Terre-Neuve-et-Labrador), du 1er au 4 octobre 2003.

Photo du cpl Bill Parrott

Un équipage de cinq membres du 103e Escadron de recherche et de sauvetage, dont la base est à Gander (Terre-Neuve et-Labrador), a reçu le tout premier trophée de *Sauvetage par hélicoptère Cormorant*. Le trophée est un hommage à leurs courageux efforts pour arriver à sauver 16 membres de l'équipage d'un bâtiment de mer qui se trouvait en difficulté au large des côtes de Terre-Neuve par une nuit hivernale de mauvais temps, en janvier dernier.

L'opération a eu lieu le 23 janvier 2003, à la nuit tombante, lorsque le *Camilla*, un cargo finnois de 133 mètres, s'est retrouvé moteur en panne, sans timonerie et à la dérive sur une mer en furie. Ballotté par des vents de 70 km/h et par des vagues de 10 mètres qui s'abattaient sur ses ponts, le *Camilla* était sur le point de chavirer.

En raison de la distance à parcourir pour arriver jusqu'au navire en détresse, il a fallu remplir à pleine capacité les réservoirs à carburant du Cormorant et débarrasser l'appareil de tout le matériel non essentiel afin qu'il ait la puissance voulue pour prendre à son bord les 16 membres de l'équipage du cargo, ce qui représentait le sauvetage le plus important jamais réalisé au moyen de cet hélicoptère. L'opération, déjà risquée, est devenue encore plus périlleuse à cause d'une interruption temporaire des communications du Cormorant pendant que l'appareil faisait le plein à la plate-forme pétrolière Henry Goodrich, en route vers les lieux du sauvetage.

Une fois rendus au-dessus du *Camilla*, la violence du tangage et du roulis incessants ont rendu extrêmement difficile le positionnement de l'hélicoptère. Le pilote ne pouvait rester en position constante que pendant quelques secondes à la fois. Comme le rappelle le maj Thibault, les membres de l'équipage du Cormorant ont calculé qu'ils avaient une marge de manœuvre de seulement une heure et 15 minutes pour cueillir et embarquer les marins, et ils s'y sont arrivés avec à peine cinq minutes de jeu avant le vol d'une heure pour rentrer à St John's.

Le trophée, que les constructeurs de l'hélicoptère Cormorant, les sociétés Agusta-Westland et EH Industries, ont fait faire l'an dernier avant de l'offrir aux Forces canadiennes, a pour but de rendre hommage aux efforts héroïques des professionnels de la recherche et du sauvetage. Il sera décerné chaque année à l'équipage d'hélicoptère qui a réussi le sauvetage le plus difficile sur le territoire de responsabilité du Canada. Les candidats à cet honneur pourront être une administration civile ou un équipage d'hélicoptère militaire, et ils ne sont pas tenus d'utiliser le Cormorant EH101.

Les membres du comité de sélection viennent du QG de la 1re Division aérienne du Canada, de Transports Canada, du Secrétariat national de recherche et de sauvetage, de l'Helicopter Association of Canada et des sociétés Agusta-Westland et EH Industries.

Jeremy Tracy, chef pilote d'essai et directeur des opérations de l'Équipe Cormorant au Canada, déclare : « Nous avons offert le trophée en cadeau au Chef d'état-major de la Force aérienne parce que le Canada n'avait encore aucune récompense pour le travail d'un équipage. Le Canada peut s'enorgueillir d'antécédents remarquables en recherche et sauvetage, un domaine dans lequel le pays fait aujourd'hui figure de chef de file mondial. »

« Le sauvetage du *Camilla* est un exemple éclatant de compétence aéronautique donnée par les cinq membres de l'équipage, de qualités extraordinaires de leadership, d'une coordination parfaite de l'équipage, de jugement et de courage », a ajouté le col Smith, X3 R-S, 1 DAC.

Le trophée est hautement valorisé par tous les intervenants en R-S. Comme le dit le cplc Vidito : « Un tel hommage fait beaucoup de bien. Si les Canadiens savaient ce qui s'accomplit ici en recherche et sauvetage, ils seraient époustouflés. » ■

Le lt Hébert est affectée aux relations publiques à la 1 DAC.

Dix groupes de R-S participent à une simulation de catastrophe dans le port de Toronto

Le monde de la R-S a fait un pas de plus vers son objectif de recherche et sauvetage « sans faille » avec la réalisation d'un exercice multi-instances dans le port de Toronto en octobre 2003. Cet exercice a réuni 10 organismes de R-S lors d'une simulation mettant en scène l'écrasement d'un avion de transport régional au moment de sa descente sur l'Aéroport des îles de Toronto.

La coordination de l'exercice était assurée par la Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique, l'Unité maritime de la Police métropolitaine de Toronto et le Secrétariat national de recherche et de sauvetage. La planification avait commencé il y a plus deux ans, mais l'exercice a été retardé, ce qui a permis à l'équipe de faire intervenir d'autres organismes, de rendre l'opération plus complexe et d'en élargir les objectifs.

L'EXERCICE

Le 20 septembre au matin, quatre colis sont embarqués sur un vol commercial à destination de l'Aéroport des îles de Toronto. Chacun des colis contient une petite quantité d'explosifs et un détonateur lié à l'altimètre et réglé de manière à exploser lorsque l'avion descendra à moins de 500 mètres dans son approche finale sur l'aéroport. Au moment fatidique, l'aéronef s'écrase dans la baie Humber du lac Ontario. Il est 10 h 10, heure normale de l'Est, et l'appareil transporte 20 personnes et 1 000 livres de carburant. Le premier signal de l'accident parvient à l'Aéroport des îles de Toronto et les préposés lancent immédiatement des appels au Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) de Trenton (Ontario) et à l'Unité maritime des Services de police du Grand Toronto.

L'exercice a mis à l'épreuve l'interopérabilité des organismes de R-S dans un certain nombre de domaines clés dont les capacités de soins médicaux et de triage, l'efficacité d'interaction des organismes fédéraux, provinciaux et municipaux, les capacités de communication, et les plans de préparation aux urgences des divers organismes de la Région du Grand Toronto.

Les préparatifs ont commencé tôt le samedi matin à bord du *NCMS York*, dans le port de Toronto, avec une simulation de personnes blessées et des séances d'information sur la nature et la gravité des blessures. Les volontaires de l'exercice, des étudiants en service paramédical du college Humber, ont été transportés vers un radeau de sauvetage à l'endroit de l'écrasement. Pendant que se déroulaient ces activités, les responsables et les organismes participants mettaient la dernière main aux protocoles et à l'horaire de l'exercice. Les navires et embarcations ne prenant pas part à l'exercice ont été marqués « observateurs » et il y a eu vérification du matériel et des conditions de la météo.

Organismes ayant pris part à l'exercice

- La Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique
- La Garde côtière auxiliaire canadienne
- Le *NCMS York* du ministère de la Défense nationale
- *Global News*
- Le JRCC de Trenton
- Les Services médicaux d'urgence de la Police du Grand Toronto
- L'Unité maritime de sauvetage-incendie du Grand Toronto
- L'Unité maritime de la Police métropolitaine de Toronto
- Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage
- L'Unité maritime du Service de police de la région de Peel

Préparatifs de l'écrasement simulé : des mannequins sont embarqués sur des navires en partance pour le lieu de la simulation.

Environ deux kilomètres plus loin, le navire *CRG 100* de la Garde côtière canadienne, participait à un exercice de remorquage avec des navires de la Garde côtière auxiliaire canadienne, le *Gamru*, le *Tinker*, le *Towarf* et le *Sarah Ashbury*. Les équipages de ces navires ignoraient qu'ils allaient prendre part à SAREX, bien que se doutant un peu de la mise en œuvre imminente d'un scénario plutôt élaboré. Pendant que se déroulait l'exercice de remorquage, le JRCC Trenton a reçu un appel signalant l'écrasement d'un avion dans la baie Humber. Le *CRG 100* a reçu l'ordre de se rendre sur les lieux, suivi de près par les navires de la Garde côtière auxiliaire. On a également déployé les embarcations des unités maritimes des Services de police du Grand Toronto et de la région de Peel et on a simulé un poste de commandement sur le *NCSM York* avec un effectif venu de la Réserve navale des Forces canadiennes.

Pendant l'exercice, le capitaine du CRG 100, considéré jusque-là comme le coordonnateur sur place, s'est retrouvé victime d'une piqûre d'abeille qui a entraîné une forte réaction allergique. Il lui a fallu les soins d'un travailleur paramédical et il a dû être évacué.

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage, en partenariat avec d'autres organismes fédéraux, est en train de dresser un plan d'exercices multi-instances pour les trois ou quatre prochaines années. Quiconque a des exercices à proposer devrait s'adresser à Bryan Finney, soit par téléphone au (613) 996-7163 ou par courriel à bfinney@nss.gc.ca. Un rapport de l'exercice dont il est question ici sera affiché au site www.snrs.gc.ca en janvier 2004.

LES RÉSULTATS

L'exercice a permis de cerner le besoin de matériel radio et de bandes d'ondes standard, et l'assurance que tous les organismes puissent communiquer entre eux et avec un poste central de commandement. La perte de contact, la diversité des fréquences et les bruits statiques ont causé des retards et des manques d'efficacité. Parmi les autres recommandations découlant de l'exercice, certaines sont liées aux protocoles et aux méthodes, par exemple, la nécessité de normaliser les protocoles de triage et de disposer de programmes uniformisés de formation en R-S pour tous les partenaires du domaine, y compris les organismes provinciaux et municipaux qui prennent part à des interventions en milieu maritime.

Quant au capitaine piqué par une abeille, le membre d'équipage de la Garde côtière auxiliaire canadienne a réagi rapidement, exactement comme il le fallait, et l'évacuation s'est effectuée sans faute. ■

Exercice de simulation en salle au sujet des navires de croisière

La circulation des navires de croisière dans le Passage de l'intérieur sur la côte de la Colombie-Britannique s'est considérablement accrue au cours des dernières années, ce qui augmente d'autant la possibilité d'une opération de recherche et de sauvetage de grande envergure. Désireux d'évaluer le degré de préparation et de cerner toute défaillance sur le plan de l'interopérabilité si une catastrophe se produisait, les ministères fédéraux s'occupant de R-S, les organismes provinciaux et municipaux de mesures d'urgence, y compris de R-S, de même que des représentants de l'industrie des navires de croisière ont tenu un exercice de simulation en salle de conférence à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, le 30 octobre 2003.

Scénario : Il y a une explosion dans la salle des machines d'un grand bateau de croisière transportant 1 900 passagers et membres d'équipage. Il fait beau et le temps est clair. La fumée envahit rapidement le navire, et le capitaine ordonne l'évacuation. Passagers et équipage sont regroupés au poste d'abandon. Un certain nombre de personnes sont blessées.

Ressources : Quatre navires de la Garde côtière et un de la Garde côtière auxiliaire se trouvent dans les environs et reçoivent mission d'intervenir, de concert avec deux autres navires. Un Cormorant et un Buffalo des Forces canadiennes sont aussi mandés sur les lieux, de même qu'un aéronef de la Garde côtière des États-Unis. Les organismes de R-S et de soins médicaux de la ville de Prince Rupert sont mis en alerte et se préparent aussitôt à évaluer, traiter et identifier les passagers du navire de croisière et à voir au bien-être général de tous, passagers et membres d'équipage.

Un compte rendu de l'exercice sera affiché au site Web du Secrétariat national de recherche et de sauvetage, à *www.snrs.gc.ca*, en janvier 2004.

Dix groupes de R-S participent à une simulation de catastrophe dans le port de Toronto

Le monde de la R-S a fait un pas de plus vers son objectif de recherche et sauvetage « sans faille » avec la réalisation d'un exercice multi-instances dans le port de Toronto en octobre 2003. Cet exercice a réuni 10 organismes de R-S lors d'une simulation mettant en scène l'écrasement d'un avion de transport régional au moment de sa descente sur l'Aéroport des îles de Toronto.

La coordination de l'exercice était assurée par la Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique, l'Unité maritime de la Police métropolitaine de Toronto et le Secrétariat national de recherche et de sauvetage. La planification avait commencé il y a plus deux ans, mais l'exercice a été retardé, ce qui a permis à l'équipe de faire intervenir d'autres organismes, de rendre l'opération plus complexe et d'en élargir les objectifs.

L'EXERCICE

Le 20 septembre au matin, quatre colis sont embarqués sur un vol commercial à destination de l'Aéroport des îles de Toronto. Chacun des colis contient une petite quantité d'explosifs et un détonateur lié à l'altimètre et réglé de manière à exploser lorsque l'avion descendra à moins de 500 mètres dans son approche finale sur l'aéroport. Au moment fatidique, l'aéronef s'écrase dans la baie Humber du lac Ontario. Il est 10 h 10, heure normale de l'Est, et l'appareil transporte 20 personnes et 1 000 livres de carburant. Le premier signal de l'accident parvient à l'Aéroport des îles de Toronto et les préposés lancent immédiatement des appels au Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (JRCC) de Trenton (Ontario) et à l'Unité maritime des Services de police du Grand Toronto.

L'exercice a mis à l'épreuve l'interopérabilité des organismes de R-S dans un certain nombre de domaines clés dont les capacités de soins médicaux et de triage; l'efficacité d'interaction des organismes fédéraux, provinciaux et municipaux; les capacités de communication; et les plans de préparation aux urgences des divers organismes de la Région du Grand Toronto.

Les préparatifs ont commencé tôt le samedi matin à bord du *MMS York*, dans le port de Toronto, avec une simulation de personnes blessées et des séances d'information sur la nature et la gravité des blessures. Les volontaires de l'exercice, des étudiants en service paramédical du collège Humber, ont été transportés vers un radeau de sauvetage à l'endroit de l'écrasement. Pendant que se déroulaient ces activités, les responsables et les organismes participants mettaient la dernière main aux protocoles et à l'horaire de l'exercice. Les navires et embarcations ne prenant pas part à l'exercice ont été marqués « observateurs » et il y a eu vérification du matériel et des conditions de la météo.

Organismes ayant pris part à l'exercice

- La Garde côtière canadienne, Région du Centre et de l'Arctique
- La Garde côtière auxiliaire canadienne
- Le *MMS York* du ministère de la Défense nationale
- *Global News*
- Le JRCC de Trenton
- Les Services médicaux d'urgence de la Ville de Grand Toronto
- L'Unité maritime de sauvetage de la Ville de Grand Toronto
- L'Unité maritime de la Police métropolitaine de Toronto
- Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage
- L'Unité maritime du Service de police de la région de Peel

Préparatifs de l'écrasement simulé : des mannequins sont embarqués sur des navires en partance pour le lieu de la simulation.

Le Secrétariat national de recherche et de sauvetage, en partenariat avec d'autres organismes fédéraux, est en train de dresser un plan d'exercices multi-instances pour les trois ou quatre prochaines années. Quiconque a des exercices à proposer devrait s'adresser à Bryan Finney, soit par téléphone au (613) 996-7163 ou par courriel à bfinney@nss.gc.ca. Un rapport de l'exercice dont il est question ici sera affiché au site www.snrs.gc.ca en janvier 2004.

Environ deux kilomètres plus loin, le navire *CRG 100* de la Garde côtière canadienne, participait à un exercice de remorquage avec des navires de la Garde côtière auxiliaire canadienne, le *Gannet*, le *Tinker*, le *Tomarl* et le *Sarah Ashbury*. Les équipages de ces navires ignoraient qu'ils allaient prendre part à SAREX, bien que se doutant un peu de la mise en œuvre imminente d'un scénario plutôt élaboré. Pendant que se déroulait l'exercice de remorquage, le JRCC Trenton a reçu un appel signalant l'écrasement d'un avion dans la baie Humber. Le *CRG 100* a reçu l'ordre de se rendre sur les lieux, suivi de près par les navires de la Garde côtière auxiliaire. On a également déployé les embarcations des unités maritimes des Services de police du Grand Toronto et de la région de Peel et on a simulé un poste de commandement sur le *USS York* avec un effectif venu de la Réserve navale des Forces canadiennes.

Pendant l'exercice, le capitaine du CRG 100, considéré jusque-là comme le coordonnateur sur place, s'est retrouvé victime d'une piqûre d'abeille qui a entraîné une forte réaction allergique. Il lui a fallu les soins d'un travailleur paramédical et il a dû être évacué.

LES RÉSULTATS

L'exercice a permis de cerner le besoin de matériel radio et de bandes d'ondes standard, et l'assurance que tous les organismes puissent communiquer entre eux et avec un poste central de commandement. La perte de contact, la diversité des fréquences et les bruits statiques ont causé des retards et des manques d'efficacité. Parmi les autres recommandations découlant de l'exercice, certaines sont liées aux protocoles et aux méthodes, par exemple, la nécessité de normaliser les protocoles de triage et de disposer de programmes uniformisés de formation en R-S pour tous les partenaires du domaine, y compris les organismes provinciaux et municipaux qui prennent part à des interventions en milieu maritime.

Quant au capitaine piqué par une abeille, le membre d'équipage de la Garde côtière auxiliaire canadienne a réagi rapidement, exactement comme il le fallait, et l'évacuation s'est effectuée sans faute. ■

Exercice de simulation en salle au sujet des navires de croisière

La circulation des navires de croisière dans le Passage de l'Intérieur, sur la côte de la Colombie-Britannique, s'est considérablement accrue au cours des dernières années, ce qui augmente d'autant la possibilité d'une opération de recherche et de sauvetage de grande envergure. Désireux d'évaluer le degré de préparation et de cerner toute défaillance sur le plan de l'interopérabilité si une catastrophe se produisait, les ministères fédéraux s'occupant de R-S, les organismes provinciaux et municipaux de mesures d'urgence, y compris de R-S, de même que des représentants de l'industrie des navires de croisière ont tenu un exercice de simulation en salle de conférence à Prince Rupert, en Colombie-Britannique, le 30 octobre 2003.

Scénario – Il y a une explosion dans la salle des machines d'un grand bateau de croisière transportant 1 900 passagers et membres d'équipage. Il fait beau et le temps est clair. La fumée envahit rapidement le navire, et le capitaine ordonne l'évacuation. Passagers et équipage sont regroupés au poste d'abandon. Un certain nombre de personnes sont blessées.

Ressources – Quatre navires de la Garde côtière et un de la Garde côtière auxiliaire se trouvent dans les environs et reçoivent mission d'intervenir, de concert avec deux autres navires. Un Cormorant et un Buffalo des Forces canadiennes sont aussi mandés sur les lieux, de même qu'un aéronef de la Garde côtière des États-Unis. Les organismes de R-S et de soins médicaux de la ville de Prince Rupert sont mis en alerte et se préparent aussitôt à évaluer, traiter et identifier les passagers du

navire de croisière et à voir au bien-être général de tous, passagers et membres d'équipage.

Un compte rendu de l'exercice sera affiché au site Web du Secrétariat national de recherche et de sauvetage, à *www.snrs.gc.ca*, en janvier 2004.

Exercice Sarex à Gander :

Adieu à l'hélicoptère Labrador

par la lt Jennifer Faubert

Cette année, l'Exercice national de recherche et de sauvetage (Sarex 2003) offrait l'une des dernières occasions de voir le CH 113 Labrador voler aux côtés du CH 149 Cormorant. Le Cormorant vivait son premier Sarex, mais pour le Labrador, c'était le dernier.

L'exercice Sarex 2003 s'est tenu du 29 septembre au 5 octobre. Les hôtes en étaient la 9e Escadre de Gander et le 103e Escadron de recherche et de sauvetage. Toute la semaine, plus de 200 personnes étaient réunies à Gander pour prendre part aux concours, agir comme juges ou assister à des réunions sur la R-S : techniciens de R-S, personnel militaire, équipages d'aéronefs et membres de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA).

« Nous étions bien contents en apprenant que les membres du 424e Escadron de transport et de sauvetage seraient de la partie avec le puissant Labrador », nous a déclaré le lieutenant-colonel Peter McKeage, commandant de la 9e Escadre. « Quel énorme plaisir, pour tous ceux d'entre nous qui l'ont piloté, de voir le Labrador en action et de penser que son Sarex d'adieu aurait lieu ici même à Gander ».

Malgré le mauvais temps qui a refroidi quelque peu l'ambiance et les aéronefs à voilure fixe qui n'ont pas pu participer, l'exercice a atteint son objectif, celui de donner une occasion de normaliser et évaluer les techniques et méthodes de recherche et de sauvetage utilisées par les Forces canadiennes.

Selon le caporal-chef Derek Rogers, technicien au 103e Escadron de R-S et gagnant du titre de Technicien de R-S de l'année : « Les missions de recherche et sauvetage s'effectuent presque toujours par mauvais temps, et il semble bien que le principe s'applique aussi à ce concours. Cela ne nous a pas empêchés de participer à une foule d'activités mettant en valeur les différents aspects de la recherche et du sauvetage. »

L'Exercice national Sarex donne une magnifique occasion aux membres de l'ACRSA, un élément intégrant de la R-S, de perfectionner leurs compétences.

L'an prochain, l'Exercice national SAREX se tiendra à Comox, en Colombie-Britannique. ■

La lt Faubert est affectée aux relations publiques à la 1 DAC.

Le 103e Escadron de la 9e Escadre de Gander s'est mérité le trophé Diamond pour la meilleure performance générale lors de l'Exercice national Sarex, à Gander, en octobre dernier.

Photo du caporal Bill Parrot.

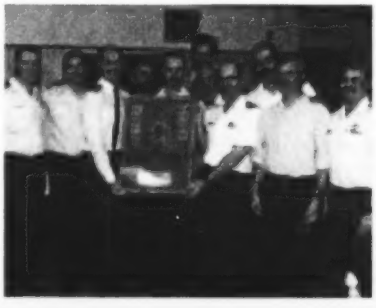
SAREX Arctique 2003

2003 réunit des unités de R-S de trois pays dans une simulation de recherche d'astronautes disparus

par le capitaine Dave Muralt

Quinze membres de l'Aviation canadienne ont participé à l'exercice annuel de recherche et sauvetage dans l'Arctique. L'hôte de cette année était la Fédération de Russie et l'Exercice s'est tenu à Gelendzhik, en Russie, les 10, 11 et 12 septembre.

Cet exercice Sarex Arctique était le dixième d'une série d'activités réunissant les forces armées du Canada, des États-Unis et de la Russie et visant à rehausser les capacités conjointes de recherche



Le caporal-chef Bill Clouter, technicien de R-S au 444e Escadron à Goose Bay (Labrador) s'occupe d'une victime. L'Exercice national Sarex comprenait des activités de sauvetage, d'entretien, de soins médicaux et de recherches. Les techniciens de R-S ont aussi pris part à un camp d'exercice au saut en parachute avec le nouveau parachute CSAR-7.

Photo du caporal Bill Parrot.

Des membres des forces armées canadiennes, russes et américaines transportent une « victime » vers un aéronef d'évacuation.

Photo du major Mike Haller.

et de sauvetage (R-S) afin de pouvoir intervenir efficacement lors de catastrophes aériennes et de missions de recherche de grande envergure.

Comme le rappelle le major Marc Dumais, commandant de la 1re Division aérienne du Canada : « Le programme Sarex Arctique constitue pour nous un exercice important. Non seulement il favorise une meilleure entente entre les forces russes, américaines et canadiennes, mais il offre l'occasion à nos trois pays de s'observer mutuellement dans l'exécution des procédures et le maniement du matériel de R-S, et de nous montrer les uns aux autres ce que nous savons faire ».

Cette année, les organisateurs de Sarex Arctique ont adopté un thème de formation original et différent. Il s'agissait de sauver trois astronautes de la Station spatiale internationale qui avaient dû recourir à un amerrissage d'urgence à bord d'un astronef Soyuz alors que, normalement, ces appareils atterrissent.

La participation canadienne comprenait des membres du 444e Escadron de Comox (Colombie-Britannique), du 423e Escadron de Trenton (Ontario), du 413e Escadron de Greenwood (Nouvelle-Écosse), du 435e Escadron de Winnipeg, de l'École de recherche et de sauvetage des Forces canadiennes à Comox et du Quartier général de la 1re Division aérienne du Canada à Winnipeg, ainsi que deux traducteurs venus d'Ottawa, ce qui faisait en tout 17 personnes.

Au Canada, la recherche et le sauvetage aériens relèvent de la responsabilité des Forces armées. Chaque année, d'un océan à l'autre, des centaines de Canadiens sont tirés de mauvais pas grâce au personnel de R-S de l'Aviation canadienne. ■

Le capitaine Muralt est affecté aux relations publiques à la 1 DAC.

FONDS DES NOUVELLES INITIATIVES DE R-S

Le programme de prêt de VFI prend son essor

Parrainé par le ministère des Pêches et Océans (Garde côtière canadienne) et financé par le Fonds des nouvelles initiatives de R-S durant l'exercice 1997-1998, le programme de prêt de vêtements de flottaison individuels (VFI) destiné aux Territoires du Nord-Ouest visait à sensibiliser les collectivités de l'Arctique de l'Est et de l'Ouest aux VFI et à leur utilisation.

Ce programme était destiné aux collectivités de l'Arctique où les taux élevés de noyade et l'accès restreint à des VFI constituaient alors des problèmes de première importance. Il a permis de mettre gratuitement à la disposition des habitants des T.-N.-O. des VFI adaptés à la culture et à l'environnement de l'Arctique. Les bénéficiaires devaient remplir et signer une formule au moment de l'emprunt et ensuite, en rapportant le vêtement, remplir un court questionnaire conçu dans le but de mesurer les comportements des utilisateurs par rapport aux VFI.

À la fin de la période de financement du programme par le FNI, en 1999, il est devenu évident que la possibilité d'emprunter un VFI avait eu des incidences bénéfiques sur les collectivités. Non seulement on pouvait remarquer une augmentation appréciable du recours au VFI dans les collectivités participantes, mais plusieurs d'entre elles étaient disposées à prendre en charge le programme une fois que serait terminé le financement par le FNI. Le bureau de la sécurité nautique, à la Garde côtière canadienne, voit dans ces développements une étape positive franchie vers une modification des attitudes relatives à l'utilisation des VFI.

Il faut ajouter que ce projet n'a pas réussi seulement dans l'Arctique, mais aussi, et de plus en plus, à Terre-Neuve-et-Labrador. Le programme de prêt de VFI est offert aux habitants des collectivités de Nain, Hopedale, Postville, Makkovik et Rigolet, dans le Nord du Labrador. Pour obtenir des renseignements détaillés au sujet du programme de prêt de VFI, on voudra bien s'adresser au ministère des Pêches et Océans de Terre-Neuve-et-Labrador, soit par téléphone au (709) 772-7633, ou par courriel à *http://www.snrs.gc.ca/site/newSARInitiatives/NIFReport1999-2000/fisheriesOceans_f.asp#an02.*

Numéro du projet : DFO 22/97 ■

Une « bible » de la R-S au sol est traduite en français

L'ouvrage influent de Wayne Merry, intitulé *Basic Ground SAR in Canada: A Home Study Guide* (Éléments de R-S au sol au Canada : Guide de formation personnelle), est utilisé partout au pays et considéré comme l'un des meilleurs livres de formation de base en recherche et sauvetage au sol (RSS). L'auteur couvre tous les thèmes fondamentaux de la RSS, dont l'utilisation des cartes et de la boussole, les soins d'urgence, les plans d'évacuation et les techniques modernes de recherche utilisées en cours d'intervention.

Jusqu'à cette année, le guide n'existait qu'en anglais, mais la Sûreté du Québec, reconnaissant le caractère indispensable du livre de Wayne Merry pour les groupes de RSS francophones, a parrainé un projet de traduction approuvé et financé par le Fonds des nouvelles initiatives de R-S en 2000. L'ouvrage est maintenant en vente, à 25 dollars pour les bénévoles de la R-S et à 30 dollars pour le grand public. Pour plus amples renseignements, prière de téléphoner au (450) 974-1551. Wayne Merry, un expert en RSS, habite à Atlin, en Colombie-Britannique.

Numéro du projet : QC 1/00 ■

Parcs Canada parraine un nouvel Atlas des marées pour les amateurs de kayak de mer

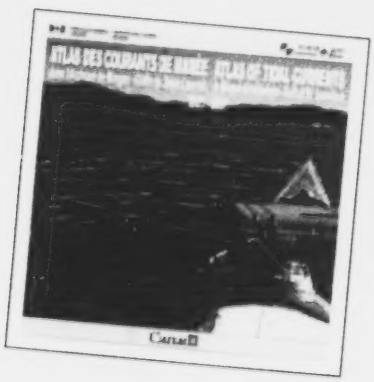
Les accidents de kayak de mer sont trop fréquents dans la région de l'archipel de Mingan et du golfe Saint-Laurent. Pour en réduire le nombre, le ministère des Pêches et Océans, le Service hydrographique du Canada et l'Organisme de prévention et de sécurité ont uni leurs efforts à ceux d'un commanditaire, Parcs Canada, pour produire un nouvel Atlas des marées et l'offrir sur CD. Cet atlas permettra aux amateurs de kayak de mer de prévoir et d'éviter les marées dangereuses et, il faut l'espérer, de réduire la fréquence des cas de R-S et de mortalité.

Produit dans le cadre d'un programme de prévention et d'intervention approuvé en 2001 et financé par le Fonds des nouvelles initiatives de R-S, l'Atlas des marées couvre l'archipel de Mingan (Québec) entre l'île aux Perroquets et la Grande Pointe.

Pour chaque section représentée, l'Atlas offre 12 cartes des courants et montre les marées qui se manifestent habituellement à chaque demi-journée, ou marées semi-diurnes. Le CD permet de voir à l'avance les courants de tous les jours entre 2003 et 2007. L'Atlas s'accompagne également d'un mini-guide qui enseigne comment se servir correctement de l'ouvrage et dans lequel on explique les marées propres à la région.

L'Atlas des marées est offert en français et en anglais et il sera mis à jour tous les cinq ans. On peut se le procurer en s'adressant à Parcs Canada.

Numéro du projet : PC 2/01 ■



Point de contrôle de l'établissement de levés, Okak Bay (Labrador), juillet 2003.

Télé-observation des côtes du Nord du Labrador

par Steve Forbes

Mis en œuvre grâce à l'aide financière du Fonds des nouvelles initiatives de R-S, ce projet vient combler un besoin grave de renseignements à jour sur les régions côtières cartographiées par le Service hydrographique du Canada (SHC), surtout entre Nain, dans le Nord du Labrador, et les îles Button. L'objectif visé est de produire des cartes papier provisoires des côtes du Nord du Labrador et d'étudier la possibilité de créer des cartes électroniques.

Les partenaires du projet sont le SHC de la Région de l'Atlantique, le ministère des Pêches et Océans du Canada et la Division des levés et de la cartographie au ministère des Services et des Terres du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador.

Les photographies aériennes ont été prises selon des positions de GPS pour chaque image; en ce qui concerne la rotation de l'appareil photo, les auteurs ont eu recours à un ensemble de navigation inertiel. Les photos subissent en ce moment un balayage et elles seront analysées et traitées numériquement, conjointement avec le contrôle sol de GPS, en vue de produire des images claires et exactes des zones côtières de la partie sud du territoire couvert par le projet. Une évaluation de la photographie aérienne contrôlée par GPS permettra de déterminer s'il serait possible de réduire la densité du contrôle sol lors de la collecte de données, l'an prochain.

Tout permet de prévoir que les photos aériennes prises en juillet et août 2004 donneront des quantités supérieures de données et diminueront le coût au kilomètre de la collecte.

Numéro du projet : 2003 025 ■

Système multisenseur amélioré de surveillance infrarouge à faible éclairement pour la R-S

Le système ELVISS, ou système amélioré de surveillance infrarouge à faible éclairement, est en cours d'élaboration depuis le début des années 1990. Il sera d'une grande utilité lors des missions de R-S par air, surtout la nuit et dans des conditions de faible visibilité. Le système conjugue, en un seul ensemble efficace, la télévision à faible niveau de luminosité, la technologie infrarouge et les lunettes de vision nocturne.

L'ELVISS est un système multisenseur de surveillance qui aide les techniciens de R-S à procéder plus efficacement au repérage des personnes, des aéronefs et des bateaux. Le système est muni d'un dispositif de poursuite vidéo, d'un télémètre laser et d'un appareil de géocodage, ce qui lui permet de transmettre à terre des positions géométriques exactes.

Mis à exécution par Recherche et Développement pour la Défense Canada (RDDC) et financé en partie par le Fonds des nouvelles initiatives de R-S, le projet a d'abord mené à une première version appelée ALBEDOS, pour ensuite se transformer en ELVISS, lequel intègre un composant infrarouge. L'infrarouge, à lui seul, ne permet pas de voir ou détecter des personnes dans de mauvaises conditions atmosphériques mais, grâce à la nouvelle technologie d'éclairement au laser, les techniciens de R-S peuvent distinguer clairement les indicatifs d'appel sur les aéronefs, même la nuit et par mauvais temps.

RDDC travaille en ce moment à une toute nouvelle version d'ELVISS, nommée SPARTACUS, qui améliorera la base de fixation de ces multisenseurs sur les aéronefs et rehaussera ainsi l'exactitude et l'efficience du système.

Numéro du projet : MDN 2/00 ■

Pour plus amples renseignements sur ces projets, consulter le site Web **www.snrs.gc.ca/site/newSARInitiatives/index_f.asp** *en indiquant le numéro du projet qui vous intéresse.*

Parcs Canada organise et tient deux exercices de simulation en salle de conférence

Deux exercices de simulation en salle, organisés séparément par Parcs Canada à l'île du Cap-Breton en septembre dernier, ont permis à divers organismes de se pencher sur les questions relatives à la coopération entre organismes. Des délégués issus de l'Organisation des mesures d'urgence de la Nouvelle-Écosse, de groupes de bénévoles en R-S au sol, de services locaux de lutte contre l'incendie, de la GRC, de la Police régionale, de Parc Canada, des Services médicaux d'urgence et du Secrétariat national de recherche et de sauvetage ont travaillé de concert à améliorer la communication et l'interopérabilité à l'aide des deux scénarios suivants.

Le premier concernait une mission simulée de sauvetage sur des rivages rocheux. Les participants ont débattu les enjeux liés au territoire de responsabilité, à la coopération inter-organismes efficiente, aux demandes d'information des médias, aux séances d'information pour les médias, aux questions juridiques, à l'efficacité des communications radio, etc. Le deuxième scénario, celui d'un sauvetage sur pente abrupte et glissante, a porté sur la communication et le partage des ressources, rôles et responsabilités entre les organismes participants.

De l'avis des participants, les exercices de simulation en salle aident les organismes à mieux comprendre, réciproquement, les responsabilités et compétences de chacun d'entre eux, et ils devraient être suivis d'exercices pratiques multi-instances dans les deux années qui suivent. ■

Récompenses décernées par le Conseil canadien de la sécurité nautique

Lors du symposium annuel du Conseil canadien de la sécurité nautique (CCSN), tenu à Longueuil, au Québec, en septembre 2003, huit prix sont venus récompenser des efforts consentis pour rehausser la sécurité nautique au Canada.

- M[me] Lynda Zkrewski a reçu un certificat de service pour son travail de directrice du CCSN.
- M[mes] Luba Goy et Loreena McKennitt et des membres de la Garde côtière auxiliaire canadienne ont reçu des certificats d'appréciation pour leur appui aux activités de sécurité nautique.
- MM. Irwin Doxsee, Michael Vollmer et Ted Rankine ont reçu des certificats de mérite en hommage à leur travail au sein du CCSN.
- M[me] Catherine Sandiford, ancienne directrice du CCSN, s'est vu décerner la Citation de service distingué pour son travail auprès du Conseil canadien de la sécurité nautique et de la Garde côtière canadienne, ainsi que des National Safe Boating Councils et de la Garde côtière des États-Unis. ■

Appui provincial à un centre national des avalanches

Le gouvernement de la Colombie-Britannique a annoncé en octobre 2003, dans son rapport *Public Avalanche Safety Review*, qu'il appuierait la création d'un centre national des avalanches en s'engageant à verser 125 000 dollars par an pendant trois ans à une campagne de sensibilisation et d'initiation du public aux avalanches dans la province.

Le rapport demande à la Canadian Avalanche Association (CAA) de créer et diriger un centre national des avalanches qui serait chargé de la coordination et de la prestation de programmes de sensibilisation et d'initiation aux avalanches partout au Canada. Les services de base offerts par le centre seraient financés dans le cadre d'un partenariat fédéral-provincial-privé. Jusqu'à maintenant, la CAA doit tirer son financement de dons du secteur privé et d'organismes parrains. Les organismes et ministères participants étudient actuellement les façons d'assurer le suivi de ce projet. ■

Un nouveau guide des compétences en R-S

Le nouveau guide des compétences en R-S (*SAR Skills Handbook*) publié par l'Emergency Response Institute (ERI) Canada présente les toutes nouvelles techniques de recherche ainsi que des données sur le pistage, la survie, les soins médicaux d'urgence et les tâches et devoirs propres à la R-S. Il s'adresse aussi bien aux praticiens chevronnés qu'aux débutants. L'ouvrage est offert par ERI Canada au prix de 24,99 dollars l'unité et de seulement 21,75 dollars l'unité pour les commandes de 10 exemplaires ou plus. Pour de plus amples renseignements, prière de téléphoner au (403) 721-2121. ■

Nouvelle campagne mobile de sécurité nautique au Québec

Après avoir observé pendant des années les activités et comportements des plaisanciers, le Québec vient de mettre au point une nouvelle campagne, appelée INFEAU, afin de porter directement aux amateurs les messages de prévention et de réduire les risques du nautisme.

Ce qui distingue INFEAU de ce qui s'est fait auparavant dans le domaine, c'est un quai gonflable mobile, construit tout spécialement pour la campagne et qui peut être amarré dans les zones de circulation nautique intense ou dangereuse. Sur ce quai flottant, des préposés offriront des renseignements sur les dangers locaux qui menacent la sécurité des plaisanciers, et aussi de l'eau potable et d'autres commodités fournies par des commanditaires et des sympathisants.

Le quai flottant a pour mission d'informer, d'initier et de former les plaisanciers. Pour plus amples renseignements, prière de s'adresser à Vahe T. Vassilian, coordonnateur du projet, au (514) 288-7622 ou à *info@marcart.ca*. ■

Répertoire canadien des services d'urgence

Le premier répertoire canadien des services d'urgence (*National Directory of Emergency Services*), maintenant en vente à EmergencyServices.ca, offre gratuitement aux fournisseurs de services d'urgence des commodités informatiques telles que forums, accueil, courriel et présentation de données. Le répertoire contient les coordonnées de tous les services de police, d'incendie et d'intervention d'urgence au Canada. Un document d'accompagnement de 36 pages à reliure spirale indique où trouver des ressources telles que les bases des Forces canadiennes, les organismes provinciaux de mesures d'urgence et le Bureau de la protection des infrastructures essentielles et de la protection civile dans toutes les régions du pays. Pour obtenir le répertoire, s'adresser à EmergencyServices.ca, C.P. 2545, Lac La Biche (Alberta) T0A 2C0. L'ouvrage coûte 29,13 dollars l'exemplaire, TPS et frais de poste compris. Des rabais sont offerts pour les commandes de grand nombre d'exemplaires. ■

L'Ordre du Canada à Harry Strong

En août 2003, Son Excellence la Gouverneure générale du Canada, M^me^ Adrienne Clarkson, annonçait la nomination de M. Harry Strong, Chef de la direction de la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), parmi les membres de l'Ordre du Canada. Pour un citoyen de ce pays, c'est l'hommage ultime à l'œuvre de toute une vie. Depuis la fondation de la GCAC, en 1979, M. Strong a consacré une bonne part de son temps et de son énergie à sauver des vies et améliorer la sécurité nautique. À titre de Chef de la direction, M. Strong assume les responsabilités en matière de planification et de formation et aussi de mise en œuvre de programmes de recherche et de sauvetage ainsi que de sécurité nautique. Il a également aidé la GCAC à se gagner une renommée remarquable comme l'un des meilleurs organismes sauveurs de vie au Canada. ■

Hommage au Système de gestion en ligne des missions de R-S

Le capitaine Rob Mulholland, de la 1^re^ Division aérienne du Canada des Forces canadiennes, s'est mérité le prix Agatha Bystram de leadership en gestion de l'information. Le prix lui a été remis en novembre lors d'une cérémonie tenue au Musée canadien des civilisations, à Gatineau, au Québec. Le capitaine Mulholland est reconnu pour son dévouement et son travail afin de rendre accessible en ligne le Système de gestion des missions de R-S. M^me^ Agatha Bystram (1934-1994), ancienne directrice des services de bibliothèque à Environnement Canada, est l'une des pionnières de la gestion de l'information dans l'administration fédérale. Le prix qui porte son nom a pour but d'encourager les progrès constants en gestion de l'information en rendant hommage à d'autres innovateurs dans le domaine. ■

La Société de sauvetage rend public son Rapport national de 2003 sur les tendances en matière de noyade

Le Rapport 2003 sur les tendances en matière de noyade, rendu public par la Société de sauvetage, présente un profil des noyades et autres mortalités liées à l'eau qui se sont produites au Canada de 1996 à 2000, c'est-à-dire les dernières années pour lesquelles les statistiques sont accessibles. Le rapport examine les données sur les victimes, les moments, les lieux et les causes des noyades. Selon les auteurs, le nombre de noyades diminue depuis 1997 en raison des initiatives de prévention mises en œuvre par la Société de sauvetage. Pour plus amples renseignements et pour obtenir un exemplaire du rapport, prière de consulter le site *www.lifesaving.ca*, à l'onglet *Publications*. ■

Un vol historique pour six hélicoptères Labrador

Heureux qui a pu admirer cet événement jamais vu dans l'histoire de la R-S : six hélicoptères Labrador du 424^e^ Escadron de Trenton prenant leur envol ensemble, en octobre dernier.

Les Labrador étant « au bord de la retraite », c'était aussi la dernière possibilité d'admirer les six hélicoptères au complet et tous en bon état de service, puisque trois d'entre eux doivent partir à l'entreposage en permanence.

Les six Labrador, accompagnés d'un Cormorant, se sont alignés sur la piste et ont décollé et puis, l'un après l'autre, ils ont cessé leur vol stationnaire pour dessiner un circuit ensemble au-dessus de l'aéroport. ■

Activités à venir

Shephard's SAR 2004
Les 2 et 3 mars 2004, Brighton ROYAUME-UNI
www.shephard.co.uk/exhib/sar_04/

International Boating and Water Safety Summit
Du 18 au 21 avril 2004, Panama City Beach FLORIDE É.-U.
www.safeboatingcouncil.org/summit/call.htm

16^e^ Séminaire annuel de Transports Canada sur la sécurité aérienne
Du 19 au 21 avril 2004, Toronto (Ontario)
http://www.tc.gc.ca/aviationcivile/securitedusysteme/SSAC/2004/cfp_form_f.asp

Washington State Search and Rescue Conference
Du 21 au 23 mai 2004, Cascade Peaks Resort and Campground à Randle WASHINGTON, É.-U. *www.co.lewis.wa.us/Sheriff/sarconference.htm*

Conférence hydrographique de Canada
Du 24 au 27 mai 2004, Ottawa (Ontario)
www.chc2004.com/index.php

National Association for Search and Rescue (NASAR) SAR 04 Conference
Du 2 au 5 juin 2004, Lansdowne, VIRGINIE É.-U.
www.nasar.org/?s=news&id=66&c=2

SAR*SCÈNE* 2004
Du 13 au 16 octobre 2004, Calgary (Alberta)
www.snrs.gc.ca ou téléphoner au 1 800 727-9414

Compétition internationale de R-S (ISAR) 2004
Du 4 au 7 novembre 2004, Portsmouth VIRGINIE É.-U.
http://teamcoastguard.org/2003/ISAR/A031001i/isar2004.htm